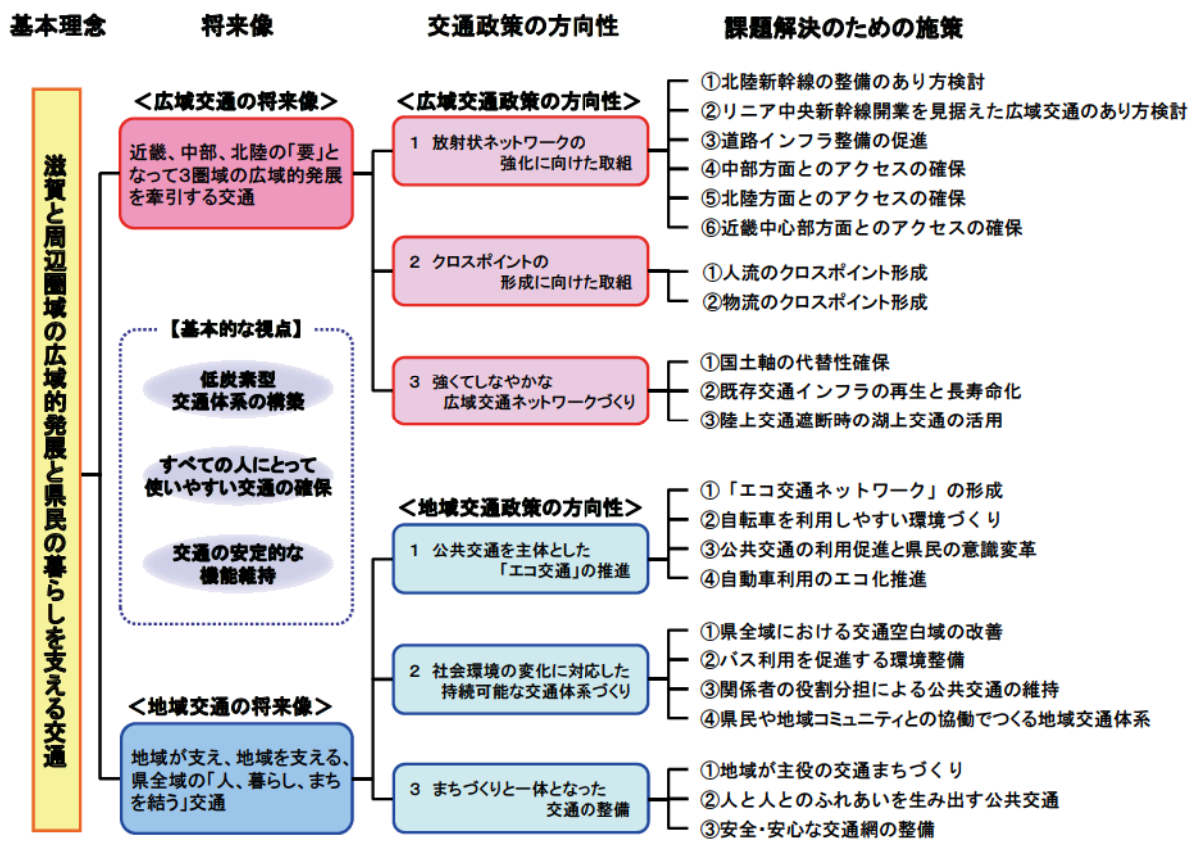


第5章 課題解決のための施策

本章では、第3章および第4章に示した滋賀の交通の将来像、滋賀交通ビジョンの基本理念および滋賀の交通政策の方向性を踏まえ、今後県が取り組むべき具体的施策を整理しました(図5-1)。これらの施策の中には、県が直接取り組むもののほか、交通サービスの利用者と提供者である県民と交通事業者、あるいは各地域の交通政策の第一の担い手である市町の取組を通じて達成すべき内容も含まれています。県としては、県民、交通事業者、市町との連携のもと、これら関係者による取組も促しつつ、県全体で滋賀交通ビジョンの実現を目指していきます。

図5-1 滋賀交通ビジョンの全体像



第1 広域交通の課題解決のための施策

1 放射状ネットワークの強化に向けた取組

滋賀を起点とする放射状の広域交通ネットワークを強化し、近畿、中部、北陸各圏域間のアクセスを充実する施策に取り組みます。

(1) 北陸新幹線の整備のあり方検討

関西広域連合や中部圏知事会での議論、本県にとってのメリット、デメリットの整理、現在の整備新幹線スキームに伴う課題への対応等を踏まえつつ、県民の利益を第一として、北陸新幹線敦賀―大阪間の整備のあり方について、検討を進めます。

ア 3圏域の連携強化と本県への便益、効果の検討

北陸新幹線の敦賀―大阪間の整備のあり方について、近畿、中部、北陸の3圏域の結節点に位置し、国土の東西南北を結ぶ交通の要衝という滋賀の地理的優位性を最大限に活かし高めるという視点を基本に、関西広域連合での調査の結果も踏まえ、県民、市町と情報や課題を共有しながら検討を行い、敦賀―大阪間の整備によって本県に及ぼされる便益、効果を見極めていきます。

イ 整備新幹線スキームに伴う課題への対応

県内ルートでの整備をめぐるより踏み込んだ検討を行っていくためには、「建設費用負担と受益の不均衡」と「並行在来線のJRからの経営分離」という2つの課題に適切に対応していくことが必要です。そのため、受益に応じた負担のあり方や在来線鉄道の運行維持については、本県のみならず、北陸新幹線の早期全線開業を目指す近畿圏全体の課題として、広域での議論を通じて解決を図ります。

【取り組む施策】

- ・北陸新幹線敦賀―大阪間の整備のあり方についての検討

(2) リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通のあり方検討

今後の新しい国土軸となるリニア中央新幹線の整備をめぐる動向を注視しつつ、中部方面とのアクセス確保など、リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通のあり方について検討を進めます。

ア 東海道新幹線の新たな利活用

東海道新幹線について、県内停車便数の充実、新たな駅の設置の可能性の検討、さらには北陸新幹線が米原ルートで整備された場合の直通列車の乗入れなど、リニア中央新幹線開業後の新たな活用について検討を進めます。特に新たな駅の検討については、過去に新駅建設を中止した経緯の説明も含めて、県民、市町と課題の共有を図りながら、必要性やメリット、デメリットについて、滋賀県全体で議論を深めていきます。

イ 在来線鉄道網を活かした中部圏との交流拡大

三重県内にリニア中央新幹線の中間駅が設置された場合の県内からの鉄道アクセスのあり方について検討します。草津線や関西本線は単線であるため、現在以上の需要増に対応した輸送力増強が難しいと考えられることから、三重県とも連携しながら、輸送力強化の必要性やその実現方策について検討します。また、草津線の踏切対策などの安

全・安定輸送対策を推進します。

さらに、中部圏との総合的な連携、交流の促進につながる、東海道本線や草津線等の在来線鉄道の輸送力強化のあり方について検討します。

【取り組む施策】

- ・ 東海道新幹線の新たな活用としての県内停車便数の充実や新駅設置の可能性の検討
- ・ 中部圏との連携、交流を促進する在来線鉄道の輸送力強化のあり方の検討
- ・ 草津線の安全性、安定性向上に向けた踏切の解消、拡幅の調整
- ・ 草津線の段階的複線化の推進

(3) 道路インフラ整備の促進

各圏域への放射状ネットワークとして機能する高速道路、国道1号、8号、161号等の直轄国道をはじめとする主要道路について、「滋賀県道路整備マスタープラン」の具体化を図り、整備を促進します。

【取り組む施策】

- ・ 国道1号、8号、161号等の主要道路の整備促進
- ・ 新名神高速道路の全線早期整備促進

図5-2 放射状ネットワーク



(4) 中部方面とのアクセスの確保

滋賀から中部方面への鉄道ルートとして、東海道新幹線、東海道本線、草津線が運行されています。これらのうち、草津線および三重県内で草津線と接続する関西本線は単線路

線であり、三重県とも連携しながら、輸送力強化の必要性やその実現方策について検討します。

また、草津線の安全・安定輸送対策を推進します。さらに、中部圏との交流促進につながる在来線鉄道の輸送力強化について検討します。（「(2) リニア中央新幹線開業後を見据えた広域交通のあり方検討」参照）

【取り組む施策】

- ・ 東海道新幹線の新たな活用としての県内停車便数の充実や新駅設置の可能性の検討
- ・ 中部圏との連携、交流を促進する在来線鉄道の輸送力強化のあり方の検討
- ・ 草津線の安全性、安定性向上に向けた踏切の解消、拡幅の調整
- ・ 草津線の段階的複線化の推進

(5) 北陸方面とのアクセスの確保

ア 北陸新幹線敦賀－大阪間の整備のあり方についての検討

北陸新幹線が県内ルートで整備されることで、停車のあり方にもよりますが、北陸方面へのアクセスが大きく向上します。敦賀－大阪間の整備が本県に及ぼす影響を見極めていくとともに、受益に応じた負担のあり方や在来線鉄道の運行維持について、近畿圏全体の課題として広域的議論によって解決を図っていきます。（「(1) 北陸新幹線の整備のあり方検討」参照）

イ 北陸本線、湖西線の活用

北陸本線、湖西線は、滋賀県内から北陸方面へとつながる広域鉄道ネットワークを形成するとともに、将来、北陸新幹線が敦賀まで開業した後は、新しい広域高速鉄道網とのアクセス手段として、また、北陸新幹線全線開業後は、全国との広域交流の効果を県内各地域へと波及させつつ、より地域に密着した生活交通として機能するなど、段階的に新たな役割を担うと考えられます。これらの路線が、各段階に応じた重要な役割を適切に果たしていくよう、利用の促進とサービス水準の維持向上を図っていきます。

ウ 北陸方面に向けた幹線道路の整備促進

本県から若狭地域への自動車交通ルートの強化方策として、国道8号、161号、303号の整備を促進していきます。

【取り組む施策】

- ・ 北陸新幹線敦賀－大阪間の整備のあり方についての検討
- ・ 北陸本線、湖西線の利用促進とサービス水準維持向上の促進
- ・ 琵琶湖若狭湾快速鉄道に関する継続的情報収集
- ・ 国道8号、161号、303号の整備促進

(6) 近畿中心部方面とのアクセスの確保

ア 琵琶湖線のサービス水準向上の促進

JR琵琶湖線（東海道本線）は、県内鉄道輸送の主力を担う重要路線として、複々線化構想による輸送力強化も期待されることから、まずは、鉄道の利便性を活かした駅中

心のまちづくりによって沿線地域の発展を促しつつ、県土基幹交通としての位置づけを一層高めていきます。そのため、地域のまちづくりと一体となった駅のバリアフリー化や新駅の設置、駅前広場の整備による交通結節機能の強化など、サービス水準の向上を図ります。

イ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進

滋賀県と、近江鉄道および信楽高原鐵道の沿線市町で組織するびわこ京阪奈線（仮称）鉄道建設期成同盟会では、沿線および京都府下関係市町での機運醸成、構想の熟度を高めるための調査検討、既存鉄道の需要創出や機能向上などの条件整備を進めており、同盟会のこれらの取組を通じて、構想の実現を目指します。

ウ 新名神高速道路の整備促進

大阪方面とのアクセス道路である名神高速道路の渋滞緩和に資するものとして、新名神高速道路の早期の全線整備を促進します。

【取り組む施策】

- ・ 駅中心のまちづくりと琵琶湖線のサービス水準向上の促進
- ・ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進
- ・ 新名神高速道路の全線早期整備促進

2 クロスポイントの形成に向けた取組

(1) 人流のクロスポイント形成

北陸新幹線が米原ルートで整備されることとなれば、県内において全国新幹線鉄道網のクロスポイントが形成されます。敦賀―大阪間の整備が本県に及ぼす影響を見極めていくとともに、受益に応じた負担のあり方や在来線鉄道の運行維持について、近畿圏全体の課題として広域的議論によって解決を図っていきます。（「1 (1) 北陸新幹線の整備のあり方検討」参照）

また、東海道新幹線の新たな活用としての県内停車便数の充実や新駅設置の可能性の検討を進めます。（「1 (2) ア 東海道新幹線の新たな利活用」参照）

さらに、草津線複線化、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進により、中部方面、近畿中心部方面との広域鉄道網のクロスポイントを形成、強化します。

これらのクロスポイントが有する高いポテンシャルを活用したまちづくりや、交流機会拡大に向けた取組を、市町や民間の事業者、団体等と連携しながら進めていきます。

【取り組む施策】

- ・ 北陸新幹線敦賀―大阪間の整備のあり方についての検討
- ・ 東海道新幹線の新たな活用としての県内停車便数の充実や新駅設置の可能性の検討
- ・ 草津線の段階的複線化の推進
- ・ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進
- ・ スマートインターチェンジの設置、活用促進
- ・ 市町や民間の事業者、団体等と連携したまちづくりやにぎわい創出の取組

(2) 物流のクロスポイント形成

ア 国際貨物の集約輸送を可能とする拠点整備の検討

県内産業の競争力をさらに高めることに貢献する、国際貨物の集約配送を可能とする拠点整備の可能性を検討するなど、国際貨物の効果的な集配荷方策を研究します。

イ スマートインターチェンジの設置、活用促進

高速道路利用の利便性を高め、物流の効率化等に寄与するスマートインターチェンジの設置やその活用により、高速道路と一般道路のアクセスを充実させるとともに、物流基盤となる道路ネットワークの強化を図ります。

ウ 鉄道貨物を活かす環境整備

長期的には、東海道物流新幹線構想や新幹線による貨物輸送の可能性等も視野に入れつつ、環境に配慮した物流機能の強化の観点から、鉄道貨物へのモーダルシフト等物流についての研究を進めるとともに、米原貨物ターミナル駅整備の動向を見ながら、鉄道貨物の効用を発揮させる道路ネットワークとの連携に取り組みます。

エ 近隣の港湾や空港の戦略的な活用の推進

県内産業の競争力の向上のため、近隣府県の有する港湾や空港がより戦略的に活用できる環境整備について、これら港湾等との連携も図りつつ、様々な方策について研究します。

【取り組む施策】

- ・ 国際貨物の効果的な集配荷方策等に関する研究
- ・ スマートインターチェンジの設置、活用促進
- ・ 鉄道貨物と道路ネットワークの連携

3 強くてしなやかな広域ネットワークづくり

(1) 国土軸の代替性確保

交通基盤の多重化によって万一の破断の場合にも代替機能を果たす経路を確保することで、全体として強い広域交通ネットワークを形成します。

ア リニア中央新幹線

リニア中央新幹線は、東海道新幹線と合わせてわが国の三大都市圏を結ぶ旅客輸送の大動脈を二重化し、日本経済を安定的に支える重要な役割を担うべき幹線鉄道路線であることから、早期の全線開業を実現するための方策について、近畿圏全体で検討していきます。

イ 新名神高速道路などの主要道路

新名神高速道路は、名神高速道路の交通量増大に対応して周辺道路も含めた渋滞緩和に寄与するとともに、災害時の代替機能を果たす路線として、早期の全線整備を促進します。また、緊急輸送道路網を形成する国道1号、8号、161号などの主要道路の整備を促進していきます。

ウ びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想などの鉄道新線

びわこ京阪奈線（仮称）は、県内鉄道輸送の主力を担うとともに近畿圏と中部圏との広域交流を支える東海道本線の代替機能を果たす路線として、構想の実現を目指します。

【取り組む施策】

- ・リニア中央新幹線の早期全線開業実現に向けた検討
- ・新名神高速道路の全線早期整備促進
- ・国道1号、8号、161号の整備促進
- ・びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想の推進

(2) 既存交通インフラの再生と長寿命化

効率的で効果的な維持管理を実現する手法として、アセットマネジメント¹⁶の考え方を取り入れ、県の既存交通インフラの再生、長寿命化に取り組みます。

【取り組む施策】

- ・アセットマネジメントの考え方を導入した県の既存交通インフラの再生、長寿命化

(3) 陸上交通遮断時の湖上交通の活用

琵琶湖の船舶を陸上交通遮断時の代替輸送手段として活用できるようにするため、地域防災計画に基づき県の管理する港湾施設の整備に取り組みます。また、平常時から湖上交通を交通手段として定着させておくことで非常時にも有効な輸送機能を提供できるようにするため、湖上交通の活性化を目指します。

【取り組む施策】

- ・琵琶湖の港湾施設の整備
- ・湖上交通の活性化

¹⁶ アセットマネジメント：サービス水準を長期的視点で効率的・効果的に維持するための計画的な資産管理手法のこと。交通インフラを資産ととらえ、構造物の点検手法・評価手法の見直しや、損傷の早期発見・補修による資産状態の把握、予算管理などを通して、資産の長寿命化、ライフサイクルコストの最小化、投資額の平準化など資産価値の最大化を図る。